Deutscher Bundestag **Drucksache 19/11420**
19. Wahlperiode 05.07.2019

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Carina Konrad, Frank Sitta, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/10781 –

Sicherung von Zugfahrten entlang der Mittelrheintalbahn

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Mittelrheintal ist eine der meistbefahrenen Zugstrecken in Europa. Täglich fahren nach Zahlen des rheinland-pfälzischen Verkehrsministeriums bis zu 400 Personen- und Güterzüge die Strecke durch das Weltkulturerbe (Frankfurter Rundschau: www.fr.de/rhein-main/mittelrheintal-keine-alternative-gueterzug-trasse-11697642.html). Eine immense Belastung – sowohl für die Schieneninfrastruktur, als auch für die angrenzende Bevölkerung.

Das Mittelrheintal mit seinen 160 Jahre alten Tunneln, engen Kurven und steilen Hängen birgt nicht nur ein Lärmproblem für die Bevölkerung, sondern nach Ansicht der Fragesteller auch ein Sicherheitsrisiko. Geröll- und Brandschutz müssen deshalb stets auf dem modernsten Stand sein. Denn neben der Gefahr für Personen würde auch die Wirtschaft unter Unfällen leiden: Bisweilen fehlen notwendige Ausweichstrecken, um Züge umleiten zu können.

Welche Auswirkungen Unfälle auf den Zugverkehr haben können, hat die Streckensperrung bei Unkel gezeigt (SWR: www.swr.de/swraktuell/rheinland-pfalz/koblenz/Brand-bei-Unkel-Am-Montag-sollen-wieder-Zuege-fahren,unkel-bahnstrecke-100.html). Die rechtsrheinische Bahnstrecke war für mehrere Tage aufgrund eines brennenden Güterzuges gesperrt. Wegen fehlender Ausweichstrecken fielen viele Züge aus und es gab erhebliche Behinderungen, insbesondere im Fernverkehr (DER SPIEGEL: www.spiegel.de/reise/deutschland/unkel-ausfaelle-und-verspaetungen-auf-der-bahnstrecke-koeln-koblenz-a-1252187.html).

Eine alternative Güterzugtrasse ist aus Sicht der Fragesteller ein sinnvolles Vorhaben, insbesondere auf lange Sicht. Der Zugverkehr wird weiter zunehmen. Damit steigt sowohl die Lärmbelastung für die Bevölkerung, als auch die Gefahr von Unfällen und Notfällen. Eine Güterzugtrasse könnte somit auch als Ausweichstrecke dienen und wirtschaftlichen Schaden von der Region und auch überregional abwenden. Bis dahin muss die Bestandsstrecke den höchsten Sicherheitsstandard garantieren.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 3. Juli 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Entwicklung des allgemeinen Zustandes der Gleise der Mittelrheintalbahn?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) befinden sich die Gleise in einem sicheren und regelwerkskonformen Zustand.

2. Welche Techniken liegen nach Kenntnis der Bundesregierung den Stellwerken auf der Mittelrheintalbahn zugrunde (bitte nach mechanisch, elektronisch und digital aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG liegen Elektronische Stellwerke (ESTW) und Relaisstellwerke als Techniken vor.

3. Bis wann werden auf der Mittelrheintalbahn flächendeckend digitale Stellwerke im Einsatz sein?

Die Entwicklung der digitalen Stellwerkstechnik erfolgt in Zusammenarbeit der DB AG. Der Start einer deutschlandweiten Erneuerung der Signaltechnik und somit auch der Stellwerke entlang der Mittelrheintalbahn ist abhängig von einer entsprechenden Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der DB AG.

Im Übrigen wird auf die Machbarkeitsstudie zur Digitalisierung der Schiene auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur verwiesen: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/machbarkeitsstudie-digitalisierung-schiene.html.

4. Wie hat sich der allgemeine Zustand der Eisenbahnbrücken entlang der Mittelrheintalbahn nach Kenntnis der Bundesregierung seit 1994 entwickelt?

   Wie viele Eisenbahnbrücken wurden seit 1994 saniert?

Nach Auskunft der DB AG hat sich der Zustand der ca. 280 Eisenbahnbrücken zwischen Rüdesheim/Bingen und Koblenz zwischen 2007 und 2019 verbessert. Eine Auswertung vorangegangener Jahre ist nach den Angaben nicht möglich, da die systemtechnische Erfassung von Gutachten erst ab dem Jahr 2007 eingeführt wurde.

Keine Eisenbahnbrücke im Mittelrheintal befindet sich in einem kritischen Zustand. Im Mittelrheintal sind seit 1994 31 Brücken saniert worden.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung auf die Kleinen Anfragen auf Bundestagsdrucksachen 18/12230 und 18/12236 verwiesen.

5. Wie viele Tunnel gibt es auf der Mittelrheintalbahn (bitte nach Länge aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG bestehen auf der rechts- und linksrheinischen Strecke folgende Tunnel:

- rechtsrheinisch:

  Loreley-Tunnel (463 m), Rossstein-Tunnel (378 m) und Horchheimer Tunnel (576 m)

- linksrheinisch:

  Banktunnel (367 m), Betttunnel (236 m) und Kammerecktunnel (289 m).

6. Wie alt sind die Tunnel auf der Mittelrheintalbahn, und wie viele wurden seit 1994 saniert?

Nach Auskunft der DB AG wurden der Horchheimer Tunnel im Jahr 1902 und die beiden Loreleytunnel in den Jahren 1862 und 1961 erbaut.

Bank-, Bett- und Kammerecktunnel wurden zwischen 1858 und 1859 erbaut.

Die Tunnel Loreley und Rossstein auf der rechtsrheinischen Strecke wurden in dem Zeitraum der Jahre 2004/2005 erneuert.

7. Wie bewertet die Bundesregierung den Zustand der Tunnel entlang der Mittelrheintalbahn (bitte Entwicklung seit 1994 aufschlüsseln)?

8. Wie viele Tunnel müssen nach Kenntnis der Bundesregierung bis 2030 saniert werden, und welcher Mitteleinsatz ist hierfür erforderlich?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG befinden sich die sechs Tunnel im Bereich des Mittelrheintals in einem betriebssicheren Zustand. Durch die Sanierung der beiden rechtsrheinischen Tunnel Loreley und Rossstein in den Jahren 2004/2005 sowie der hinhaltenden Instandsetzung der linksrheinischen Tunnel Bank-, Bett- und Kammereck- in diesem Jahr konnten signifikante Zustandsverbesserungen für diese Bauwerke erzielt werden. Es besteht nach Angaben der DB AG Handlungsbedarf für den Horchheimer Tunnel auf der Strecke zwischen Koblenz und Koblenz-Ehrenbreitstein. Dieser ist nach derzeitiger Planung zur Erneuerung im Jahr 2021 vorgesehen. Die Kosten belaufen sich auf ca. 35 Mio. Euro.

9. Wie bewertet die Bundesregierung die Sicherheit der Tunnel hinsichtlich des Brandschutzes?

10. Welchem Standard unterliegt der Brandschutz in den Tunneln entlang der Mittelrheintalbahn (bitte nach Tunnel und Brandschutzstandard aufschlüsseln)?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG werden die Tunnel entsprechend der gültigen technischen Regeln betrieben. Wesentliche Regelwerke sind die nationale Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“ und die Verordnung der Kommission „(EU) Nummer 1303/2014“ über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich der „Sicherheit in Eisenbahntunneln“ im Eisenbahnsystem der Europäischen Union. Nach Auskunft der DB AG erfüllen die Tunnel alle Sicherheitsanforderungen des Brandschutzes. Sie werden regelmäßig inspiziert.

11. Wann wurde der Brandschutz zuletzt erneuert?

Nach Auskunft der DB AG wurden und werden bei Tunnelsanierungen bzw. -instandsetzungen die jeweils gültigen Brandschutzbestimmungen berücksichtigt, ohne dass bislang eine eigene Erneuerung der Brandschutztechnik erfolgte.

12. Wie bewertet die Bundesregierung den Geröllschutz entlang der Hanglagen?

Nach Auskunft der DB AG werden die Hanglagen im Mittelrheintal regelmäßig untersucht. Dabei werden die Ergebnisse durch spezielle Fachgutachter ausgewertet, die gegebenenfalls Empfehlungen für Sicherheitsmaßnahmen aussprechen.

13. Wann wurde dieser installiert und zuletzt erneuert?

Nach Auskunft der DB AG wurden seit 2003 im Mittelrheintal über 40 Bauvorhaben zur Hangsicherung realisiert. Derzeit bearbeitet die DB AG nach der Regelplanung ein Portfolio von 75 Projekten mit einem Realisierungszeitraum bis zum Jahr 2025. Hinzu kommen jährlich drei bis fünf Sofortmaßnahmen.

Im Zeitraum 2018/2019 wurden und werden neun Großvorhaben mit einer Gesamtsumme von ca. 22 Mio. Euro durch die DB AG realisiert.

14. Wie bewertet die Bundesregierung den Zustand der Bahndämme?

Nach Auskunft der DB AG werden die Bahndämme regelmäßig inspiziert und befinden sich in einem sicheren und regelwerkskonformen Zustand.

15. Wie viel Mittel stehen nach Kenntnis der Bundesregierung für das Schleifen von Schienen jährlich zur Verfügung (bitte zwischen 2010 und 2019 aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG stehen für das Schleifen der Schienen im Mittelrheintal jährlich ca. vier Mio. Euro zur Verfügung.

16. Wie bewertet die Bundesregierung den Zustand der Weichen und Weichenzungen?

    Wie häufig werden diese ersetzt?

Nach Auskunft der DB AG unterliegen die Weichen festgelegten Inspektions- und Wartungsintervallen und werden abhängig von ihrem Beanspruchungsgrad erneuert. Die DB Netz AG stellt dadurch sicher, dass sich die Weichen samt Weichenzungen jederzeit in einem betriebssicheren Zustand befinden.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333